

## Seit über 40 Jahren auf der Suche nach einer Verkehrsentlastung: Und immer wieder blieb und bleibt als Lösung ein Stadttunnel.

Ein Überblick über die bisherige «unerfüllte» Verkehrsentlastung von Rapperswil-Jona:

Jahr	Gegenstand	Bemerkungen
1986-87	Gründung <b>Ingenieurgemeinschaft Transit</b> bestehend aus lokalen Ingenieurbüros: Balestra AG, Böhler AG (später Büro Huber AG), Frei+Krauer AG, Lombardi AG	Gründung Ingenieurgemeinschaft Transit zur Bearbeitung der Verkehrsproblematik von Rapperswil-Jona.
1988	Bericht an den Kanton St. Gallen	Analyse der Verkehrsproblematik, Verkehrskapazitäten, Lösungsansätze, Bewertung aller historischen und neuen Umfahrungsvarianten bezüglich Entlastungswirkung, Machbarkeit, Grobkosten, Risiko, usw. ➤ Bestimmung der <b>Bestvarianten mit Anschluss Teuchelweiher und Kempraten</b>
1990	<b>Machbarkeitsstudien</b> für sinnvolle und machbare Verkehrsentlastungen: a) Umfahrungsvariante <b>LANG</b> : Verkehrsabnahme bei Autobahnausfahrt Rapperswil in Pfäffikon b) Umfahrungsvariante <b>MITTEL</b> mit Portal Süd bei Hurden	Es folgen Gespräche mit dem Kanton Schwyz ➤ Schriftliche Stellungnahme ist klar und eindeutig: Kanton Schwyz setzt anderweitige Prioritäten und lehnt jede finanzielle Beteiligung ab <b>Fazit:</b> Eine Lösung auf fremden Boden wird wegen Widerstand Kanton Schwyz nicht möglich sein.
1992	<b>Machbarkeitsstudie</b> für Variante <b>KURZ</b>	Frage: Ist eine reine St. Galler-Lösung überhaupt möglich? <b>Fazit:</b> Eine Kurzvariante ist möglich.
1994	<b>Vorprojekt Umfahrung KURZ:</b> Bahnhof-Teuchelweiher-Bahnlinie-Kempraten-Hüllistein (Variante KURZ) liegt vor	Konkretisieren des evaluierten Projektes, der generellen Linienführung, Ausarbeiten Vollanschluss Teuchelweiher, Ausarbeiten Vollanschluss Kempraten, Tunnel Kempraten. ➤ Erste grobe Kostenschätzung
1994/95	<b>Kanton St. Gallen orientiert</b> die Einwohner von Rapperswil-Jona im Technikum	Die Lösung findet mehrheitlich Anklang und wird auch durch die Begleitgruppe (mit allen Parteivertretern) unterstützt.
	<b>Zonenplanung</b> Rapperswil-Jona	<b>Festlegen der benötigten Grundstücksflächen</b> der Portalgebiete, damit sie in der neuen Zonenplanung berücksichtigt werden können.
	Baulinien für <b>Überbauung «Lüssiwies»</b>	Damit dieses Grossprojekt später nicht die Umfahrung im Gebiet Teuchelweiher mit dem Vollanschluss und

		den Ein- und Ausfahrten behindert, werden <b>verbindliche Baulinien</b> festgelegt.
	<b>Oberirdische Umfahrung</b> auf dem Gebiet Güterschuppenstrasse – Kniestrasse – Grosskreisel Sonnenhof – Zürcherstrasse wird geplant	Aufgrund der sich abzeichnenden Kosten wurde nach einer günstigeren oberirdischen Lösung gesucht. Die Linienführung führte via Güterschuppen-Kiestrasse-Grosskreisel Sonnenhof zur Zürcherstrasse. Gespräche wurden vorgängig mit SBB und PTT geführt.
	<b>Parlamentarische Delegation Kanton St.Gallen</b> lässt sich informieren über die Umfahrungsvariante und insbesondere die oberirdische Lösung.	Schlussfolgerung der Delegation: ➤ <b>Oberirdische Umfahrung</b> via Güterschuppen ist <b>keine Lösung</b> .
Ab 1996	Politisches Lobbying	Ziel: Aufnahme der zukünftigen Planungskosten in das kantonale Strassenbauprogramm.
1998	Bericht einer <b>etappierbaren Umfahrungsvariante</b> Bahnhof – Teuchelweiher – Kempraten - Hüllistein	Zur Deblockierung der Kostendiskussionen der gesamten Umfahrung präsentieren die Büros Balestra AG und Huber Partner AG die Gesamtlösung in Etappen. ➤ Die <b>Deblockierung des Prozesses</b> gelingt
	Unterirdische Umfahrungsvariante gemäss Machbarkeitsstudie wird wieder aktiviert.	Auftrag an IG: ➤ Die vorgeschlagene <b>Etappen-Lösung ist planerisch weiterzuentwickeln</b> . ➤ Die nächste Planungsstufe, das Vorprojekt steht an.
1999	<b>Vorprojekt für etappierbare Umfahrungsvariante</b> Bahnhof-Teuchelweiher-Kempraten-Hüllistein	Die IG präsentiert das Vorprojekt.
2000	Um das Jahr 2000 herum liegt der <b>Bericht über die geologischen Untersuchungen</b> entlang dem gewählten Trassee vor.	Umfassende Kernbohrungen, Bodenproben, Grundwasserstände werden durch eine spezialisierte Firma vorgenommen. ➤ Die sehr <b>unterschiedliche komplexe Geologie</b> entlang der Trasse ist nun detailliert <b>bekannt</b> . ➤ Im Bereich Güterstrasse ist Seekreide anzutreffen, ab neuer Jonastrasse bis Kempraten bessere Verhältnisse. Kiesschichten unter Bahnlinie sind massgebende Grundwasserträger, der Durchfluss durch einen Tunnel wäre durch «Dücker» aufrecht zu erhalten. Der Frohbergtunnel liegt im kompakten Molassefels.
2001	Der <b>Kanton St. Gallen</b> <b>submittiert die nächsten Planungsstufen</b> mit einem zweistufigen Submissionsverfahren für die <b>1. Etappe</b> Bahnhof – Teuchelweiher für Genehmigungsprojekt bis und mit Ausführung und Bauleitung. Es wurde nur die Planungsphase <b>Genehmigungsprojekt</b> ausgelöst.	Den Zuschlag für die Planung der 1. Etappe Bahnhof – Teuchelweiher erhält: ➤ Ingenieurgemeinschaft Amberg AG + Späni AG + Gysi Leoni Mader AG + asa AG

2001	<b>Grundlage der Ausschreibung</b> der Umfahrung bildet das Vorprojekt 1999 (Variante KURZ)	Die IG Transit liefert alle Unterlagen an die Arbeitsgemeinschaft der 1. Etappe.
2002	Aufgrund des zweiten <b>zweistufigen Submissionsverfahrens vergibt der Kanton die 2. und 3. Etappe</b> der Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona vom Teuchelweiher – Kempraten – Hüllistein für Genehmigungsprojekt bis und mit Ausführung und Bauleitung. Es wurde nur die Planungsphase <b>Genehmigungsprojekt</b> ausgelöst.	Die 2. Etappe enthält als wichtigstes Element den Frohbergtunnel zwischen Kempraten und Hüllistein. Die 3. Etappe umfasst als Hauptelement den Tunnel Burgerau zwischen Teuchelweiher und Kempraten.  Den Zuschlag für die Planung der 2. und 3. Etappe erhält: ➤ Ingenieurgemeinschaft Ernst Basler Partner AG + Balestra AG + Huber AG + Lombardi AG
2003	<b>Genehmigungsprojekt 1. Etappe</b> Bahnhof – Teuchelweiher liegt vor	Erstellt von IG Amberg AG + Späni AG + Gysi Leoni Mader AG + asa AG
2004	<b>Genehmigungsprojekt 2. und 3. Etappe</b> Teuchelweiher – Kempraten – Hüllistein liegt vor.	Erstellt von IG Ernst Basler Partner AG + Balestra AG + Huber AG + Lombardi AG  Das Genehmigungsprojekt besteht aus dem detaillierten technischen Bericht und die von der IG erstellten Pläne für die Etappen 2. und 3 inklusive der Landerwerbspläne.
2006	<b>Zusatzuntersuchung / Vorprojekt SBB-Tunnel Meienberg</b> , Ausarbeiten Projekt inkl. Kosten unter Mitwirkung SBB wird konkretisiert.	<b>Zusatzauftrag vom Kanton</b> an IG EBP AG + Balestra AG + Lombardi AG + Huber AG.  Es wurde erkannt, dass mit dem Verlegen des SBB-Trasses beim Tagbautunnel Burgerau erheblich Kosten eingespart werden könnten, aber zusätzlich würden Kosten für einen SBB-Meienbergtunnel anfallen.  Mitwirkung im Auftrag SBB durch Ingenieurbüro ACS AG, Hombrechtikon für die Festlegung der technischen Randbedingungen und der eigenen SBB-Kosten.  Zahlreiche Besprechungen mit SBB Zürich finden statt. ➤ Die Begeisterung hält sich in Grenzen, aber ab 2008 sind die Zeichen bereits positiver.
2007	Die <b>Genehmigungsprojekte 2. und 3. Etappe</b> Teuchelweiher – Kempraten und Kempraten – Hüllistein mit und ohne Bahntunnel liegen nun vor.	Erarbeitet von IG EBP AG + Balestra AG + Lombardi AG + Huber AG.  Es werden die <b>Unterschiede und Kosten für Bauen während Bahnbetrieb und die Kosten bei Verlegung der Bahlinie</b> ausgewiesen.  Damit liegt eine Lösung mit und ohne SBB-Verkehr vor. Entscheidend ist die Unterstützung durch die SBB. Das Genehmigungsprojekt ist sehr detailliert und löst die anstehenden technischen Herausforderungen wie: ➤ Baugrundverfahren für den Tagbautunnel ➤ Tunnelportal Teuchelweiher ➤ Etappierung mit der 1. Etappe unter Verkehr ➤ Bauetappen im Bahnbereich ➤ Grundwasserdückerung 2. Etappe ➤ Unterfangung Gebäude Neue Jonastrasse ➤ Anschluss Kempraten ➤ Tunnel Hüllistein ➤ Anschluss Hüllistein ➤ Sicherheitsstollen usw.

2007-2009	Der Kanton <b>orientiert die Bürgerschaft</b> von Rapperswil-Jona im Technikum Rapperswil.	Die Grundstimmung ist mehrheitlich positiv, auch die Medien orientieren umfassend.
2007-2009	Die <b>Baukosten sind im mehrjährigen Strassen-Investitionsprogramm</b> des Kantons definitiv aufgenommen.	Der Kanton erwirbt und <b>sichert sich die Schlüsselgrundstücke</b> in Kempraten für den geplanten Anschluss.
2007-2009	Abklärungen der Stadt Rapperswil-Jona betreffend <b>Bundesfinanzierung</b> .	Der Bund erklärt sich bereit, 10% der Kosten zu übernehmen.
2007-2009	<b>Oberirdische Linienführung ab Anschluss Teuchelweiher via Zürcherstrasse bis Kempraten</b> wird geplant.	Der Ersteller dieser Lösung ist unbekannt! Diese Lösung ist schlecht und <b>verursacht in der Bevölkerung grossen Unmut</b> . Tunnelradien sind zu klein, Schulhaus soll abgebrochen werden, Zürcherstrasse wird nicht entlastet <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mit diesem Vorschlag kippt die bisher positive Grundstimmung für die Umfahrung via Tunnel, sie verunsichert auch, weil die Bürger nicht mehr wissen für welche Lösung sie abstimmen werden.</li> <li>➤ <b>Das war ein kapitaler Fehler.</b></li> </ul>
2010	Der <b>Meienberg-Eisenbahntunnel</b> wird auf seine Tauglichkeit überprüft.	Eine Studie des beauftragten Planungsbüros Ernst Basler und Partner AG kommt zum Schluss, dass der vorgesehene Tunnelquerschnitt mit einem Gleis und Option für ein zweites mit den bekannten Angebotsplanungen von SBB/VBZ kompatibel ist und Jona an die Goldküste (S7) anschliessen würde.
2011	<b>Volksabstimmung</b> in Rapperswil-Jona über das derart angepasste Umfahrungsprojekt.	Das Projekt wird mit ca. <b>54% abgelehnt</b> .
2013	Mobilitätszukunft RJ: <b>Lösungsideen</b> aus Bevölkerung und HSR.	Rund 60 verschiedene Lösungen des Verkehrsproblems werden anlässlich von drei Diskussionsabenden an der HSR vorgestellt und diskutiert.
2013	Mobilitätszukunft RJ: Eine Studie prüft die <b>Vorschläge Einbahnringe, Kreisel anstatt LSA</b> und Status Quo auf deren Auswirkungen und Effizienz.	SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, kommen zu den Schlüssen, dass sich das <b>Verkehrsproblem durch die geprüften oberirdischen Einbahnregime nicht verbessern lässt</b> , auch nicht für den ÖV, Fussgänger und Langsamverkehr. Einzig die Verlegung des Verkehrs über die Güterstrasse zur Kniestrasse weist Vorteile auf, eine Weiterverfolgung wird empfohlen.
2014	Mobilitätszukunft RJ: <b>Strategie des Stadtrates</b> zum weiteren Vorgehen	In diesem Papier erläutert der Stadtrat die Strategie zum weiteren Vorgehen zur Lösung der Verkehrsprobleme von RJ. Es basiert auf den Ergebnissen aus dem Prozess Mobilitätszukunft.
2015	Mobilitätszukunft RJ: <b>Oberirdische Optimierungen</b> im Zentrum von Rapperswil	Dokument zur Verlagerung des Verkehrs (MIV) von der Neuen Jonastrasse über die Güterstrasse zur Kniestrasse.
2015	Der <b>Stadtrat</b> macht eine Lösung Güterstrasse abhängig von einer langfristigen Lösung (Stadtunnel)	Er entschiedet, die Güterstrasse vorerst nicht weiter zu planen und die Ergebnisse der Machbarkeitsbeurteilung abzuwarten.

2016	Am 7. April erfolgt die <b>Gründung des Vereins-Verj</b> – Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona	Der Verein wird gegründet, um neuen politischen Schwung in die Verkehrsdebatte zu bringen, nachdem sich die örtliche und kantonale Politik nicht gerade durch «Aktivismus» profiliert hat.
2016	Eine Tunnellösung mit einem <b>Portal in Hurden</b> ist nicht möglich.	Die Umweltbeurteilung des kantonalen Baudepartements begründet, dass eine Tunnellösung mit Portal in Hurden <b>aus umwelttechnischen Gründen ausgeschlossen</b> ist.
2017	Im Rahmen des Prozesses Mobilitätszukunft führt der Kanton die <b>Machbarkeitsstudie zu den Tunnellösungen</b> durch. Darunter auch eine Variante Ost mit Anschluss in Jona. Beauftragt damit ist die IG Rose.	<b>Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden Öffentlichkeit und Medien im Mai 2017 mitgeteilt.</b> Die Machbarkeitsanalysen sind abgeschlossen. Die absehbaren Investitionskosten werden je nach Variante mit 625 – 900 Mio. Franken veranschlagt. <b>Die Varianten Mitte und Direkt fliessen nun in die anstehende Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)</b> ein. Die Variante OST über das Zentrum Jona wird nicht weiterbearbeitet. Ebenso nicht die Verlegung der S7 durch einen Meienbergtunnel mit Anschluss von Jona an die Goldküstenlinie S7. Aus Sicht SBB und ZVV wäre das baulich und fahrplantechnisch möglich. Die SBB rechnet aber mit sehr hohen Realisierungskosten. <b>Wer vom Kanton und aus der Politik über dieses Thema mit den SBB tatsächlich verbindlich gesprochen hat, ist nicht bekannt.</b>
2017/18	<b>Zeitplan</b> der Zweckmässigkeitsbeurteilung durch den Kanton	An der 4. Sitzung des Begleitgremiums für die Machbarkeit wird folgender Zeitplan festgehalten: Mai-Juli 2017: Ausschreibung der Bearbeitung Juli-August 2017: Zuschlagserteilung Sept.-Dez. 2017: Bearbeitung Jan. 2018: Beurteilung durch Kanton und Stadt Feb. 2018: Öffentliche Präsentation <b>Tatsächlich liegen die Ergebnisse der ZMB dann aber erst im August 2018 vor.</b>
2018	Nach den Machbarkeitsstudien vergibt der Kanton die Erarbeitung der notwendigen <b>Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)</b> .	Dire Firma ewp, Effretikon, wird mit der Erarbeitung der Zweckmässigkeitsprüfung (ZMB) der langfristigen Varianten der Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona beauftragt. Dieses Mandat beinhaltet die abschliessende Phase, bei der die verschiedenen Varianten miteinander verglichen und <b>Aussagen zu deren Wirksamkeit und Zweckmässigkeit</b> gemacht werden.
2018	Der Kanton teilt in einer Medienmitteilung am 28. August mit, dass der <b>Stadtunnel Mitte den grössten Nutzen bringe</b> . Dies aufgrund der Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB).	<b>Fazit aus der ZMB:</b> Variante Mitte wird als <b>Bestvariante für den Stadtunnel empfohlen</b> .  <i>Interessant: Als nächsten Schritt bezeichnet der Kanton die Projektierung des Stadtunnels Mitte und der flankierenden Massnahmen. Dafür seien im 17. Kant. Strassenbauprogramm rund 1 Million Franken beantragt. Die Arbeiten sollen anfangs 2019 starten und zwei Jahre dauern.</i>  Weiter schrieb der zuständige Projektleiter Verkehrsplanung des Kantons: «Voraussichtlich können gegen Ende Jahr (2018) oder zu Beginn des neuen Jahres die Ausschreibungen publiziert werden. Hinsichtlich einer allfälligen Volksabstimmung gegen

		<p><i>Ende 2023 sind wir nach wie vor optimistisch, da wir mit den neu geschaffenen Stellen dieses Projekt angemessen priorisieren können.»</i></p> <p>Die Entwicklung bis heute lässt nur einen Schluss zu:  <b>Der Kanton hat diese Zusagen nicht eingehalten,</b> sonst könnte die Bevölkerung von RJ am kommenden <b>10. September über ein Projekt und nicht über die Grundsatzfrage «Tunnel Ja oder Nein» abstimmen.</b> Wo und bei wem liegen da die Versäumnisse?</p>
2019/2020	<p><b>Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse:</b> «Die Lebensader erneuern.»</p> <p>Kanton und Stadt legen der Bevölkerung ein Projekt mit geschätzten Kosten von über 80 Mio. Franken für die zukünftige Gestaltung der Ost-West-Achse vor.</p> <p>Städtischer «Treiber» ist der damalige Bauchef Thomas Furrer (inzwischen abgewählt).</p>	<p>Die Vorlage wird an der Urne mit <b>68% Nein</b> von der Stimmbevölkerung wuchtig abgelehnt. Fazit einer repräsentativen Nachbefragung: Zuerst will die Bevölkerung <b>Klarheit über die Tunnelfrage</b> und ein ganzheitliches <b>Verkehrskonzept</b> vorgelegt bekommen.</p> <p><i>Und auch hier hiess es (Quelle StadtjournalRJ): «Parallel dazu wird der Kanton konkrete Projektierungsarbeiten zum Stadttunnel entwickeln. Dann soll die Vorprojektierung durch das Tiefbauamt ausgeschrieben werden. Ziel sei es, der Bevölkerung im Jahr 2023 (!) eine Entscheidungsreife Stadttunnelvorlage zur Abstimmung vorzulegen...»</i></p>
2020/2021	Der Kanton stellt der Stadtregierung erneut ein <b>«Vorprojekt Stadttunnel RJ»</b> und eine entsprechende Projektorganisation in Aussicht.	Im Sommer 2021 teilt der Kanton auf Anfrage mit: <b>Aus Ressourcengründen könnte mit einem solchen Projekt nicht vor Sommer 2022 gestartet werden.</b> Bis heute wurde trotz entsprechender Zusagen weder ein Vorprojekt noch eine Projektorganisation in Angriff genommen.
2021/2022	Wo bleiben die in Aussicht gestellten <b>Planungsarbeiten des Kantons?</b>	In diesen beiden Jahren ist also seitens des Kantons von den versprochenen Arbeiten und Projektierungen nichts zu vernehmen. Stattdessen diffundieren die Aussagen der verantwortlichen Stellen von Kanton und Stadtregierung bezüglich einer anstehenden Abstimmung immer mehr.
2022/2023	<p>Die <b>Differenzen zwischen Kanton und Stadt RJ</b> akzentuieren sich.</p> <p>Die Medien nehmen dies genüsslich auf. Diese Querelen sind der Sache überhaupt nicht dienlich und zeigen mangelnde Geschlossenheit in dieser für die Stadtbevölkerung elementaren Verkehrsfrage.</p> <p>Insbesondere die Rolle des Kantons seit 2019 wirft nämlich berechtigte Fragen auf.</p>	<p>Die Stadt legt im April 2022 den Entwurf der <b>Gesamtverkehrskonzeption (GVK)</b> vor (sie umfasst inkl. Anhänge 204 Seiten); diese zeigt die Möglichkeiten der Optimierung mit und ohne Tunnel auf.</p> <p>Der Kanton stellt sich auf den Standpunkt, über diese GVK müsse abgestimmt werden. Bei einem Ja sei dies auch mit einem Ja zum Stadttunnel zu verstehen.</p> <p>Der Stadtrat hingegen möchte einen <b>Grundsatzentscheid des Stimmvolks</b>, ob die Idee eines Stadttunnels weiterverfolgt und die Planung durch den Kanton in der Folge an die Hand genommen werden muss. Zudem befragt sie die Bevölkerung konsultativ zu den beiden Bestvarianten, um Anhaltspunkte über die Stimmung zu bekommen.</p>
2023	<b>Abstimmung «Ja zur Planung eines Stadttunnels</b> am 10. September 2023.	Nach dem Grundsatzentscheid wird das Gesamtverkehrskonzept (GVK) unter Berücksichtigung des Abstimmungsresultats vom 10. September 2023 finalisiert und somit die Basis für die zukünftige Verkehrsplanung gelegt.

Diese Zusammenstellung wurde durch den Verein-Verj aufgrund von Dokumenten und in Gesprächen mit Involvierten erstellt. Sie stellt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Einige Datumsangaben waren nicht ganz genau nachvollziehbar und können leicht variieren.